ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

2ième Étage, 202 rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9
(613)933-2991
www.glpa-apgl.com

SOMMAIRE

DU PLAN D'ENTREPRISE

2007 à 2011

Comprend :

Budget d'exploitation – 2007

Budget d'immobilisations – 2007

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS
SOMMAIRE DU PLAN D' ENTREPRISE 2007-2011

MANDAT

Les buts de l'Administration sont d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace dans les eaux canadiennes désignées. La *Loi sur le pilotage* énonce que les tarifs doivent être justes, raisonnables et suffisants de manière à permettre à l'Administration, avec tout revenu provenant d'autres sources, d'assurer son autonomie financière.

CONSTITUTION

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, constituée en société à responsabilité limitée en mai 1972 et maintenue en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Jusqu'au 1er octobre 1998, elle exerçait son activité sous le nom d'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. Conformément à la *Loi maritime du Canada* qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, elle a acquis le nom d'Administration de pilotage des Grands Lacs et est réputée avoir été établie en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État et est désignée à l'annexe III, première partie, de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1er octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a amorcé un processus visant à abandonner sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS
SOMMAIRE DU PLAN D' ENTREPRISE 2007-2011

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est aussi investie des pouvoirs suivants :

1. Embaucher des cadres et des employés, y compris des pilotes brevetés, au besoin.

2. Conclure des contrats avec une personne morale pour les services de pilotes brevetés.

3. Établir des règlements régissant la gestion de ses affaires internes.

4. Acheter, prendre à bail ou acquérir par d'autres moyens des terrains, des bâtiments, des bateaux-pilotes et d'autres biens, au besoin, et disposer de ces biens acquis.

5. Contracter des emprunts pour acquitter ses dépenses.

6. Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, placer en obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada des fonds dont elle n'a pas un besoin immédiat et des bons du trésor provinciaux garantis par les gouvernements provinciaux.

OBJECTIFS DE L'ADMINISTRATION

Les objectifs généraux de l'Administration se résument ainsi :

X dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;

X promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;

X fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;

SOMMAIRE DU PLAN D' ENTREPRISE 2007-2011

X être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces d'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué à l'aide de bateaux-pilotes obtenus par contrat et de services de répartition, ces deux interventions étant contrôlées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall, Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la United States Seaway Development Corporation, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région; la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation; la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

X la circonscription de Cornwall
X la circonscription internationale n° 1
X le lac Ontario
X la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
X la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
X le Port de Churchill, Manitoba

GOUVERNANCE DE L'ADMINISTRATION

La gouvernance de l'Administration est le processus d'établissement et de surveillance des politiques et des procédures devant assurer la gestion adéquate des affaires de l'Administration, ainsi que sa viabilité financière.

SOMMAIRE DU PLAN D' ENTREPRISE 2007-2011

Le conseil d'administration de l'Administration est composé d'un président, de deux représentants des pilotes, de deux représentants de l'industrie du transport maritime et de deux représentants du public. Cette structure permet une communication efficace entre les parties
et facilite la compréhension des besoins des principaux utilisateurs des services offerts.

Le Conseil consultatif maritime canadien a recommandé que la *Loi sur le pilotage* soit modifiée pour que la structure actuelle du conseil d'administration y soit inscrite.

Le président et deux membres du conseil d'administration sont également nommés au comité de vérification. À l'occasion de réunions mensuelles, ce comité examine les résultats financiers de l'Administration. Une fois cet examen terminé, les états financiers doivent être acceptés officiellement par le conseil d'administration lors de sa réunion mensuelle

.

En 2006, le conseil d'Administration a retenu les services d'un cabinet d'experts-comptables professionnels pour procéder à la vérification interne de l'organisme.

L'Administration respecte les directives du Conseil du Trésor sur les pratiques de gouvernance des sociétés d'État.

RÉSUMÉ

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

X dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;

X promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;

X fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;

X être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

SOMMAIRE DU PLAN D' ENTREPRISE 2007-2011

L'Administration entrevoit un excédent budgétaire pour la première fois depuis la fin des années 90, période pendant laquelle elle n'avait pas haussé ses tarifs pendant 8 ans, tout en accumulant un surplus de 8 millions de dollars. Cet excédent a été éliminé à la suite de 7 années consécutives (1999 – 2005) de pertes financières, mais l'Administration prévoit maintenant des résultats positifs. Ses augmentations de tarifs des 5 dernières années correspondent au taux d'inflation des 13 dernières années.

Les 2 dernières augmentations majeures de tarifs visaient à mettre un frein aux pertes financières dans des circonscriptions où les revenus étaient calculés en dollars américains, et où le profil des navires en transit dans les Grands Lacs avait changé comparativement aux années antérieures. Le dollar américain a perdu 43 % de sa valeur en 4 ans, ce qui a réduit d'autant les revenus de l'Administration dans les circonscriptions internationales, avec comme résultat un manque à gagner de 2 millions de dollars par année en 2003 et 2004. En 2005, l'Administration est revenue au dollar canadien pour la facturation de ses frais de pilotage dans les eaux internationales, dans le but d'augmenter ses revenus et d'écarter les risques associés à la fluctuation monétaire.

En 2006, l'Administration s'est attaquée au dernier problème majeur concernant la diminution de ses revenus, lequel est lié à la taille des navires. La taille moyenne des navires commerciaux sur les Grands Lacs n'a cessé de diminuer depuis 2000, générant ainsi moins de revenus par navire. Ce changement a provoqué une diminution annuelle des revenus de l'ordre de 800 000 $, et une perte nette lors de chaque affectation d'un pilote à un navire de petite taille. L'Administration a donc haussé les tarifs pour ces navires, de manière à atteindre au moins un seuil d'équilibre lors de chaque affectation.

Les hausses de tarifs anticipées en 2007 et pendant la période de planification devraient correspondre au taux prévu d'augmentation du coût de la vie.

Les volumes de circulation en 2004, 2005 et 2006 ont atteint un niveau qui permet maintenant à l'Administration de fonctionner sans avoir à réduire ses effectifs ni à prendre d'importantes mesures de réduction des coûts.

En 1999, le ministre des Transports a accepté la recommandation de l'Office des transports du Canada voulant que le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* soit modifié de façon à resserrer les exigences concernant les dispenses de pilotage obligatoire pour les navires canadiens sur les Grands Lacs. Le ministre des Transports a demandé à l'Administration d'effectuer une analyse des risques liés à cette question et de proposer des modifications tenant compte des résultats de son analyse.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS
SOMMAIRE DU PLAN D' ENTREPRISE 2007-2011

L'Administration a effectué l'analyse et les amendements proposés sont en voie d'être publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. On prévoit que la publication se fera en 2007 et que la mise en application des modifications au début de la saison de 2008 ne nécessitera pas de mesures importantes sur les plans financier et opérationnel. Les modifications permettront à la plupart des officiers canadiens de piloter leur navire dans la région des Grands Lacs une fois qu'ils auront obtenu un certificat de pilotage. Un tel certificat leur sera délivré à condition que ces officiers démontrent qu'ils possèdent les qualifications et l'expérience nécessaires à la conduite de leur navire en toute sécurité. Le système actuel n'oblige pas ces officiers à démontrer leurs connaissances ou leur compétence pour naviguer sur les Grands Lacs. L'objectif principal de l'Administration en 2007 sera de mettre en œuvre, de façon efficace et efficiente, le système proposé de certification des pilotes.

Les exigences actuelles du Conseil du Trésor en matière de vérifications internes obligent l'Administration à examiner toutes ses principales fonctions opérationnelles ainsi que les risques qui leur sont associés. Cet examen a été entrepris et s'est poursuivi pendant la période de planification, et un premier rapport a été publié au printemps 2005. L'Administration a analysé les résultats présentés dans le rapport et a établi un plan d'action pour la mise en œuvre de toutes les recommandations qu'il contenait. La mise en œuvre a débuté à la fin de 2005 et a été complétée en 2006, avec la présentation d'un premier rapport au conseil d'administration. Ce rapport analysait la gestion des ressources humaines et a démontré que l'Administration a en place les procédures de contrôle appropriées à une gestion efficace et efficiente.

L'Administration entreprendra bientôt un deuxième volet de sa fonction de vérification interne, lequel visera à examiner la formation, le perfectionnement et l'évaluation des pilotes; cette vérification sera réalisée au début de 2007. Les coûts annuels de la fonction de vérification interne s'élèvent à 50 000 $ et sont considérés comme une valeur ajoutée.

L'Administration a complété le regroupement de tous ses services administratifs et de répartition au siège social de Cornwall, en Ontario. La vente de ses biens (bâtiment et terrain) de Port Weller a rapporté la somme nette de 150 000 $, et ce montant a été affecté à la réduction du déficit accumulé.

REVENU ET TRAFIC

L'Administration travaille dans un environnement où plusieurs facteurs peuvent influer de façon significative sur ses activités. Certains de ces facteurs sont les exportations de grain, les importations/exportations d'acier, les économies canadienne et américaine, le facteur Chine et la valeur du dollar canadien. L'un ou l'autre de ces facteurs peut influer sur les recettes

provenant du pilotage ainsi que la rentabilité de l'Administration. Seuls ou en combinaison les uns avec les autres, ces facteurs ne peuvent être prévus avec exactitude, ce qui oblige l'Administration d'attendre afin d'en connaître les conséquences. L'industrie et les usagers ont indiqué qu'ils sont prêts à financer le pilotage durant les périodes de faible demande puisqu'ils ne peuvent se permettre des délais lorsque la demande augmente. Nous avons constaté que même une faible hausse de la demande (1 %) peut accroître les délais, ce qui peut coûter très cher aux usagers. En outre, l'Administration doit tenir compte des conventions collectives, des marchés de service et des ententes de location durant la période de planification, tel qu'expliqué dans la présente section.

L'Administration prévoit un taux d'inflation de 2,5 % par année pour la période de planification ainsi que les mêmes taux d'intérêt qu'en 2006. L'Administration prévoit le trafic de 2007 à 6 440 affectations.

CONVENTIONS COLLECTIVES

L'Administration a conclu cinq conventions collectives dont quatre avec les corporations de pilotes et une avec l'Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC), qui représente le personnel de bureau et les répartiteurs au service de l'Administration. Les quatre conventions avec les associations de pilotes ont été ratifiées et seront en vigueur jusqu'au 31 mars 2007. L'Administration et les pilotes ont également conclu une entente selon laquelle les pilotes renoncent à faire la grève ou à refuser d'offrir des services pour une période de cinq ans. Cette période a pris fin le 31 mars 2006 et l'Administration négocie présentement le renouvellement de l'entente. La convention collective conclue avec les employés représentés par l'AFPC a cessé d'avoir effet le 30 juin 2006.

CONTRATS DE BATEAUX-PILOTES

L'Administration passe des contrats pour les services de bateaux-pilotes à Port Weller et à Port Colborne. Les contrats actuels demeureront en vigueur jusqu'en 2010.

Les deux bateaux-pilotes, y compris les équipages, sont offerts à un taux mensuel fixe. Le coût de ce service est d'environ 470 000 $ par année pour les deux contrats.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS
SOMMAIRE DU PLAN D' ENTREPRISE 2007-2011

CONTRATS DE TRANSPORT TERRESTE

Le contrat pour les services de transport terrestre assurant le déplacement des pilotes entre Saint-Lambert et Beauharnois (Québec) et Cornwall (Ontario) prendra fin le 31 décembre 2006. Celui pour les services de transport entre Cornwall (Ontario), l'écluse Snell (États-Unis), St-Lambert (Québec) et Cap Vincent (New York) prendra fin le 31 décembre 2007, et celui dans le secteur du canal de Welland prendra fin le 31 décembre 2006.

Le coût de ces services est directement lié au nombre d'affectations. On estime qu'il sera de l'ordre de 350 000 $ en 2007.

Il est difficile de prévoir l'augmentation de ces frais pour toute la période planification en raison de la tendance à la hausse des prix du pétrole et des assurances. On ne peut pas anticiper les effets de ces hausses en ce moment.

BAIL

L'Administration a déménagé son social siège en 1994. Les bureaux sont assujettis à un bail de cinq ans qui expirera en 2009. Le coût annuel est d'environ 54 000 $ en 2006, et il augmentera en fonction de l'Indice canadien des prix à la consommation de 2007 à 2009.

SOUTIEN INFORMATIQUE

L'Administration a conclu une entente de soutien visant les logiciels et le soutien pour l'exploitation du site Web avec Klein Systems de Vancouver (Colombie-Britannique), au coût annuel fixe de 21 000 $ par année. Comme cette entente est en vigueur pendant un an seulement, elle peut être résiliée sans frais à tout moment.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS
SOMMAIRE DU PLAN D' ENTREPRISE 2007-2011

ÉTAT DES RESSOURCES EN MAIN-D'OEUVRE

2001-2011

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

ÉTAT DES RESSOURCES EN MAIN-D'OEUVRE

A LA FIN DE L'EXERCICE

	RÉEL 2001	RÉEL 2002	RÉEL 2003	RÉEL 2004	RÉEL 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ADMINISTRATION											
PRÉSIDENT	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
CADRES ADMINISTRATIFS	5	5	5	4	4	6	6	6	6	6	6
PERSONNEL DE SOUTIEN ADMINISTRATIF	4,5	4,5	4,5	3,5	3,5	3	3	3	3	3	3
TOTAL	10,5	10,5	10,5	8,5	8,5	10	10	10	10	10	10
EXPLOITATION											
PILOTES À TEMPS PLEIN	64	64	60	60	59	59	60	60	60	60	60
PILOTES CONTRACTUELS (.5)	9	9	5	4	1	3	3	3	3	3	3
RÉPARTITEURS	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
TOTAL	77,5	77,5	71,5	71	68,5	69,5	70,5	70,5	70,5	70,5	70,5
RESSOURCES TOTALES EN MAIN-D'OEUVRE	88,0	88,0	82,0	79,5	77,0	79,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS
SOMMAIRE DU PLAN D' ENTREPRISE 2007-2011

PLAN D'ENTREPRISE

2005-2011

ÉTAT DES RÉSULTATS - ACTUEL 2005 ET PRÉVISION 2006 VERSUS LE BUDGET

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

(en milliers)

	RÉSULTATS RÉELS 2005	BUDGET 2005	ÉCART	PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART	PRÉVISION 2007
RECETTES							
DROITS DE PILOTAGE	15 249 $	14 836 $	413 $	17 919 $	16 212 $	1 707 $	17 215 $
SURCHARGE TEMPORAIRE DE 2%	-		-	358	-	358	344
PLACEMENTS	13	22	(9)	25	8	17	30
DIVERS	83	75	8	98	75	23	85
TOTAL	15 345 $	14 933 $	412 $	18 400 $	16 295 $	2 105 $	17 674 $
DÉPENSES							
SALAIRES - PILOTES	7 086 $	6 830 $	(235) $	7 412 $	7 106 $	(307) $	7 628 $
SALAIRES - SURTEMPS	1 781	1 320	(461)	1 990	1 219	(771)	1 500
SALAIRES - PRODUCTIVITÉ	1 301	1 143	(158)	1 800	1 135	(665)	1 150
AVANTAGES SOCIAUX - PILOTES	1 598	1 612	14	1 755	1 693	(62)	1 831
SALAIRES - EXPLOITATION	674	610	(64)	700	685	(15)	725
AVANTAGES SOCIAUX - EXPLOITATION	127	132	5	161	178	17	167
FRAIS DE DÉPLACEMENT	1 009	975	(34)	1 130	985	(145)	1 060
BATEAUX -PILOTES	537	600	63	588	650	62	617
TRANSPORT TERRESTRE	397	390	(7)	493	395	(98)	430
ORDINATEUR PORTABLE ET CARTES ELECTRONIQUES	-	-	-	180	-	(180)	180
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI	231	300	69	300	315	15	308
COMMUNICATIONS	51	50	(1)	50	44	(6)	44
SERVICES DE RÉPARTITION	54	60	6	60	60	-	60
SERVICES PUBLICS ET FOURNITURES	132	125	(7)	125	108	(17)	125
FORMATION	68	68	-	62	75	13	100
TOTAL	15 025 $	14 215 $	(810) $	16 806 $	14 647 $	(2 159) $	15 925 $
MARGE D'EXPLOITATION	320 $	718 $	(398) $	1 594 $	1 648 $	(54) $	1 749 $
DÉPENSES ADMINISTRATIVES							
SALAIRES	482 $	470 $	(12) $	520 $	481 $	(39) $	553 $
AVANTAGES SOCIAUX	119	115	(4)	130	116	(14)	138
SERVICES PUBLICS ET LOYER	59	56	(3)	56	60	4	60
AVANTAGES SOCIAUX EMPLOYÉS RETRAITÉS	13	14	1	12	14	2	12
JETONS DE PRÉSENCE	50	62	12	62	62	-	62
FRAIS DE DÉPLACEMENT - CONSEIL	73	75	2	75	75	-	75
FRAIS DE DÉPLACEMENT - ADMINISTRATION	77	85	8	85	85	-	85
COMMUNICATIONS	14	14	-	14	15	1	15
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI	50	47	(3)	50	50	-	50
SERVICES PROFESSIONNELS	115	90	(25)	100	75	(25)	100
AMORTISSEMENT	70	66	(4)	72	45	(27)	60
FRAIS D'INTÉRÊT	31	26	(5)	23	25	2	20
TOTAL	1 153 $	1 120 $	(33) $	1 199 $	1 103 $	(96) $	1 230 $
PROFIT NET (PERTE) DE L'EXPLOITATION	(833) $	(402) $	(431) $	395 $	545 $	(150) $	519 $
GAIN EXTRAORDINAIRE	-	-	-	150	-	150	-
PROFIT NET (PERTE)	(833) $	(402) $	(431) $	545 $	545 $	- $	519 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS
SOMMAIRE DU PLAN D' ENTREPRISE 2007-2011

BILAN

2005-2011

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

BILAN
(en milliers)

	REEL 2005	PREVISION 2006	BUDGET 2007	PREVISION 2008	PREVISION 2009	PREVISION 2010	PREVISION 2011
ACTIF							
ACTIF COURANT							
CAISSE	421 $	277 $	184 $	196 $	146 $	140 $	167 $
PLACEMENTS À COURT TERME	800	3 141	2 420	2 682	2 927	2 956	2 969
COMPTES DÉBITEURS	3 092	2 100	2 160	2 200	2 250	2 300	2 350
	4 313	5 518	4 764	5 078	5 223	5 296	5 386
PLACEMENTS À LONG TERME							
PLACEMENTS À LONG TERME - RÉGULIER	-	358	702	1 055	1 717	2 488	3 268
	-	358	702	1 055	1 717	2 488	3 268
BIENS IMMOBILISÉS	1 055	1 135	1 205	1 280	1 335	1 390	1 445
MOINS : AMORTISSEMENT CUMULÉ	(951)	(1 023)	(1 083)	(1 123)	(1 163)	(1 203)	(1 243)
	104	112	122	157	172	187	202
TOTAL DE L'ACTIF	4 417 $	5 988 $	5 588 $	6 290 $	7 112 $	7 971 $	8 855 $
PASSIF							
COMPTES CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER	5 153 $	6 100 $	5 100 $	5 150 $	5 200 $	5 250 $	5 300 $
AVANTAGES SOCIAUX FUTURS	3 173	3 252	3 333	3 416	3 501	3 589	3 679
TOTAL DU PASSIF	8 326	9 352	8 433	8 566	8 701	8 839	8 979
AVOIR DES ACTIONNAIRES							
ACTIONS ORDINAIRES	-	-	-	-	-	-	-
CAPITAL D'APPORT	82	82	82	82	82	82	82
DÉFICIT ACCUMULÉ	(3 991)	(3 446)	(2 927)	(2 358)	(1 671)	(950)	(205)
	(3 909)	(3 364)	(2 845)	(2 276)	(1 589)	(868)	(124)
TOTAL DU PASSIF ET DE L'AVOIR	4 417 $	5 988 $	5 588 $	6 290 $	7 112 $	7 971 $	8 855 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS
SOMMAIRE DU PLAN D' ENTREPRISE 2007-2011

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

2005-2011

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE
(en milliers)

	RÉEL 2005	PRÉVISION 2006	BUDGET 2007	PRÉVISION 2008	PRÉVISION 2009	PRÉVISION 2010	PRÉVISION 2011
ENCAISSE EN PROVENANCE DES (UTILISÉE POUR LES):							
ACTIVITES D'EXPLOITATION							
SURPLUS (PERTE) NETTE POUR L'EXERCISE	(833) $	545 $	519 $	669 $	697 $	721 $	744 $
ÉLÉMENTS SANS INCIDENCE SUR L'ENCAISSE							
AVANTAGES SOCIAUX FUTURS	122	160	158	168	178	188	198
AMORTISSEMENT	70	72	60	40	40	40	40
VARIATION NETTE DES COMPOSANTES DU FONDS DE ROULEMENT AUTRES QUE L'ENCAISSE	11	1 838	(1 137)	(75)	(93)	(100)	(108)
	(630) $	2 635 $	(400) $	702 $	812 $	849 $	874 $
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT							
ACHAT DES TITRES DE PLACEMENT	(800)	(3 499)	(3 122)	(3 737)	(4 544)	(5 344)	(6 135)
DISPOSITION DES PLACEMENTS	1 250	800	3 499	3 122	3 737	4 544	5 344
ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS	(17)	(80)	(70)	(75)	(55)	(55)	(55)
	433 $	(2 779) $	307 $	(690) $	(862) $	(855) $	(847) $
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE L'ENCAISSE	(197)	(144)	(93)	12	(50)	(6)	27
ENCAISSE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	618	421	277	184	196	146	140
ENCAISSE À LA FIN DE L'EXERCICE	421 $	277 $	184 $	196 $	146 $	140 $	167 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS
SOMMAIRE DU PLAN D' ENTREPRISE 2007-2011

ÉTAT DES IMMOBILISATIONS

2005-2011

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

ÉTAT DES IMMOBILISATIONS
(000'S)

	REELS 2005	PREVISION 2006	PREVISION 2007	PREVISION 2008	PREVISION 2009	PREVISION 2010	PREVISION 2011
ÉDIFICE	- $	- $	20 $	20 $	- $	- $	- $
MATÉRIEL INFORMATIQUE	12	55	50	50	50	50	50
ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION	-	-	-	-	-	-	-
MATÉRIEL ET MOBILIER DE BUREAU	5	25	-	6	5	5	5
	17 $	80 $	70 $	76 $	55 $	55 $	55 $

En 2006, l'Administration prévoit débourser 55 000 $ pour moderniser son système informatique de répartition, de facturation et de comptes à recevoir, et 25 000 $ pour remplacer le mobilier de bureau à son siège social de Cornwall. Elle prévoit aussi dépenser 20 000 $ par année en 2007 et 2008 pour améliorer la salle d'attente des pilotes à Saint-Lambert.